



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	145/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	5 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	po starcie z lotniska EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Embraer 170			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>b.d.</i>
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	PLL LOT			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18 sierpnia 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu, załoga nie była w stanie przestawić dźwigni podwozia w pozycję "UP". Poinformowano ATC o zamiarze powrotu na lotnisko startu. Nie ogłaszano sytuacji awaryjnej. Wykonano GEAR LEVER CANNOT BE MOVED UP checklist oraz 3.15 p.6 WOW (Weight on wheel) SYSTEM FAIL". Wykonano bezpieczne lądowanie na pasie 15 w WAW.

W czasie przeglądu w dniach 22/23 stycznia 2015 wykonano na samolocie Engineering Order, który polegał na wymianie *Proximity Sensor Electronic Module* na nowy zmodyfikowany. Celem wprowadzenia tej modyfikacji było zmniejszenie liczby przypadków wystąpienia sygnalizacji LG NO DISPATCH.

Analiza zapisów *Fault History Database* wskazała, że od 22.01.2015 pojawiały się komunikaty LG NO DISPATCH na samolocie, jeszcze w czasie przeglądu.

Ponieważ sygnalizacja usterki powtarzała się obsługa techniczna podejmowała działania, w wyniku których wymieniono kolejno: CTR LEVER LANDING GEAR, LDG SELECTOR VALVE, SPDA1 LRM13 MODULE.

Po zawróceniu z powietrza samolot został wycofany z eksploatacji. wymieniono SPDA1 LRM13 (*Secondary Power Distribution Assembly*) (*Line Replaceable Module*) (DC POWER MODULE w SPDA 1 (SLOT 13) oraz EMERGENCY EXTENSION OVERRIDE SWITCH. Testy wypadły pomyślnie. Samolot przywrócono do eksploatacji.

Pomimo podjętych przez obsługę techniczną wcześniej działań usterka powtórzyła się w dniu 7 lutego 2015 roku. Wówczas wymieniono *Proximity Sensor Electronic Module No 2*. Wykonano oblot samolotu, który potwierdził ustąpienie usterki.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia była usterka *Proximity Sensor Electronic Module*, zabudowanego w dniu 22 stycznia 2015 podczas wykonywania modyfikacji *PSEM*.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie SMS i będzie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego dla obszaru zarządzania ciągłą zdatnością, które są monitorowane w ramach Safety Management System.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>